



Assises de la mobilité : il est temps de prendre le virage de la mobilité durable

Les propositions de la FNH

La transition vers une mobilité durable implique de développer des solutions adaptées à chacun, pour garantir la mobilité, tout en réduisant fortement les impacts sur l'environnement.

Sortir de l'ère des « transports » pour entrer dans l'ère de la « mobilité », c'est rendre possible, fluide et confortable, des trajets qui combinent différents modes, de la voiture au train, en passant par le vélo ou l'avion, pour tous, sur l'ensemble des territoires. L'écosystème mobilité pourra alors devenir moteur de la transition écologique, en soutenant le développement des énergies renouvelables, le changement des pratiques et des modes de vie... et faire émerger un nouveau rapport à l'espace et au temps.

- Les transports représentent plus de 30% des GES en France et sont une des principales sources de pollution de l'air.
- Plus de 70% des personnes ayant moins de 5 kilomètres de parcours domicile-travail utilisent la voiture comme principal mode de déplacement.
- Une voiture est stationnée en moyenne 95% du temps et utilisée en moyenne 34 minutes par jour.
- Un cinquième de la population française rencontre des difficultés dans sa mobilité quotidienne.



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

La FNH a participé aux Assises de la mobilité :

- Groupe de travail Mobilité plus propre
- Groupe de travail Mobilité plus solidaire.

La FN est également membre de la Commission spécialisée du CNTE mise en place pour le suivi des Assises de la mobilité.

Ce Cahier d'acteur est complémentaire aux contributions effectuées dans les groupes de travail et en collaboration avec les ONG.

Pour en savoir plus : Dossier de presse des ONG : « [Les 5 priorités des ONG pour les Assises de la mobilité](#) »

Sommaire des mesures

1. Un moratoire sur les grands projets d'infrastructure climaticides
2. Un plan national vélo ambitieux
3. Une feuille de route pour le déploiement des véhicules électrique : pour une industrie responsable et des politiques publiques attentives à la demande
4. Des mesures réglementaires pour maîtriser la demande de mobilité
5. Passer de la « prime à la casse » à la « prime à la mobilité »
6. Un plan de modernisation du ferroviaire



1. Un moratoire sur les grands projets d'infrastructure climaticides

La pause annoncée par le gouvernement dans les nouvelles infrastructures devra se traduire par un abandon définitif des projets routiers et aéroportuaires notamment, qui sont fortement générateurs d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air par le trafic induit et l'étalement urbain qu'elles contribuent à aggraver.

Les financements doivent être orientés de manière prioritaire vers les transports les moins impactants, et donc vers les transports collectifs du quotidien et vers la modernisation des réseaux existants. Les enjeux de ce siècle doivent donner le sens des priorités d'investissement.

Pour en savoir plus : Dossier de presse des ONG : [« Les 5 priorités des ONG pour les Assises de la mobilité »](#).

2. Un plan national vélo ambitieux

Alors que le trafic automobile contribue à lui seul à hauteur de 13% des émissions de gaz à effet de serre rejetés en France, il est urgent et impératif de promouvoir le report modal vers d'autres modes de déplacement plus sobres. Le vélo, en tant que solution de remplacement pertinente pour une partie significative des déplacements, peut et doit contribuer au respect de nos engagements climatiques.

Les mesures :

- Créer d'un fonds national vélo à hauteur de 200 millions d'euros par an.
- Rendre l'indemnité kilométrique vélo obligatoire et cumulable avec le remboursement de l'abonnement aux transports en commun.
- Lancer un appel à projet national pour soutenir l'innovation et les territoires cyclables pilotes.
- Valoriser et renforcer la continuité du réseau des Véloroutes et Voies Vertes en périphérie (VVV).

Pour en savoir plus : [« Pour un appel à projet inédit pour les transports publics avec une enveloppe spéciale mobilité actives »](#), Réseau action climat, Fédération des usagers de la bicyclette, FNH.



3. Une feuille de route pour le déploiement des véhicules électrique : pour une industrie responsable et des politiques publiques attentives à la demande

Le Ministre de la transition écologique a fixé le cap : fin de la vente des véhicules diesel et essence en 2040. Les Assises devront déboucher sur une feuille de route qui précisera les mesures à mettre en place dans les 5 années à venir et en particulier les modalités de déploiement des véhicules électriques.

1. Le développement de l'électromobilité doit être cohérent avec la transition énergétique, la fin des énergies fossiles et le développement vers 100% d'énergies renouvelables

C'est la condition nécessaire pour diminuer les émissions de CO2 et pour respecter l'accord de Paris sur le climat en sortant des énergies fossiles à l'horizon 2050. Le développement des véhicules électriques doit notamment être compatible avec une trajectoire de baisse de la consommation d'électricité au niveau national.

Les mesures :

- Fixer des objectifs d'énergies renouvelables (électricité renouvelable et bio GNV) pour donner de la visibilité aux filières. Traduire ces objectifs au niveau régional, dans les schémas de planification et de développement (SRCAE, SRADDET) en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité.
- Mettre en place des incitations fortes à l'usage de la recharge intelligente, (au-delà des incitations tarifaires de type "optimum carbone").
- Introduire une norme d'efficacité énergétique des véhicules électriques comme il en existe dans l'électroménager et le secteur du bâtiment.
- Conditionner les offres publiques de véhicules partagés à des critères de taille, de masse, d'impact carbone tout au long du cycle de vie.

2. Le développement de l'électromobilité est un des piliers de la transformation des modes de production industriels et de l'économie

La production de véhicules électriques engendre des pollutions et des pressions sur l'environnement et la santé des populations locales, là où les ressources sont extraites et là où les batteries sont produites. De plus, elle est confrontée à la criticité de certaines ressources minérales comme le cobalt. Le véhicule électrique ne peut pas être développé sans une transformation du contexte économique et industriel, vers une économie circulaire intégrant pleinement la responsabilité des acteurs et des filières, depuis l'extraction de ressources minérales jusqu'au recyclage et à la réutilisation des matières.

Les mesures :

- Renforcer la prise en compte des impacts environnementaux tout au long du cycle de vie : de la fabrication de la batterie au recyclage, en prenant en compte son reconditionnement pour la seconde vie. Par exemple par l'application d'Appels d'Offre Publics au Coûts du Cycle de Vie¹.
- Renforcer les objectifs de la réglementation sur le recyclage : si aujourd'hui 50% de la matière des batteries est soumise à obligation de recyclage et permet de recycler en priorité les ressources minérales, une augmentation du taux de recyclage, à hauteur de 75% à horizon 2030 permettrait d'élargir la gamme des matières recyclées et de réduire notamment les impacts sur les écosystèmes et l'air en vue du recyclage complet.
- Contrôler les taux de collecte, réemploi, réutilisation et recyclage des batteries au lithium.
- Créer un label pour les véhicules électriques pourvus de batteries éco-conçues (dont la production évite l'utilisation de ressources limitées et de matière non recyclables ou réutilisables) ou nuisibles à la santé et soumettre l'octroi d'avantages financiers et fiscaux à ce label (exemple TVA circulaire).

¹ <http://www.clean-fleets.eu/home/>



3. Le véhicule électrique doit être adapté aux usages

Le véhicule électrique est une des composantes d'un nouvel écosystème, l'électromobilité, qui doit participer à l'évolution des usages et des pratiques de mobilité : partage et nouveaux services économiques au système électrique.

*« Dans 10 ans, la possession d'un véhicule en ville, d'un second ailleurs, sera inutile »,
Elisabeth Borne, Ministre des Transports, Clôture des Assises de la mobilité, 13 décembre 2017.*

La réduction de la taille des véhicules constitue l'un des principaux leviers pour réduire l'empreinte et la consommation énergétique de tous les véhicules. La course à l'autonomie actuelle des batteries a pour effet d'augmenter leur capacité, mais aussi leur masse, et donc celle des véhicules, au détriment de leur empreinte environnementale. Pour limiter cette surcharge, les progrès d'efficacité énergétiques des batteries, l'allègement des véhicules, puis progressivement une évolution vers des véhicules plus petits seront les conditions pour une adaptation de l'automobile à une mobilité sobre en carbone.

Les mesures :

- Mettre en place des outils incitatifs au partage des véhicules (places de stationnement réservées par exemple).
- Instaurer des prêts à taux zéro sous conditions de ressources pour l'achat d'un véhicule électrique, pour les ménages en difficulté et pour des achats mutualisés/collectifs sous conditions.
- Plafonner la puissance et la vitesse de pointe des véhicules mis sur le marché.
- Abaisser les vitesses maximales autorisées sur les routes et autoroutes et généraliser le 30km/h en ville. Ces mesures auront pour effet de réduire les pointes de vitesse et les besoins ressentis de véhicules puissants tout en améliorant la sécurité routière et diminuant la consommation de carburant.

Pour en savoir plus : [« Quelle contribution du véhicule électrique à la transition énergétique ? »](#), FNH-ECF, décembre 2016.



4. Des mesures réglementaires pour maîtriser la demande de mobilité

Si le réseau routier est un des plus denses en Europe, les alternatives à la voiture individuelle peinent à couvrir de manière adéquate les besoins : les transports en commun se distendent dans les zones peu denses, les pistes cyclables sont particulièrement peu développées et quand elles le sont le réseau est marqué par sa discontinuité.

Les territoires peu denses jouent, avec l'accès à la mobilité et le développement des alternatives à la voiture, la carte de leur développement et de leur revalorisation. La mobilité solidaire est non seulement axe de progrès social, mais un axe de développement économique.

Deux besoins essentiels sont à prendre en compte :

- La mobilité inclusive doit être "durable", chacun doit pouvoir renforcer son accès à la mobilité ET trouver sa place dans la transition écologique.
- Les acteurs publics doivent garantir l'accessibilité des territoires de vie, des zones d'habitat et des zones économiques, en misant sur une diversité de moyens de déplacements.

La FNH porte des propositions pour réduire les externalités négatives liées à l'usage intensif du véhicule individuel et développer les nouveaux services notamment en zone peu dense : covoiturage, autopartage, transport à la demande, et information multimodale. Au-delà des nouvelles solutions de mobilités, il s'agit de maîtriser la demande de mobilité et de réduire progressivement la dépendance des ménages à la voiture individuelle, en faisant évoluer les pratiques d'aménagement et d'urbanisme.

Objectifs :

- Une meilleure connaissance des pratiques de mobilités et des besoins (quotidiens et exceptionnels) sur tous les territoires ;
- Une organisation et une desserte des territoires cohérente avec les besoins de mobilité de chacun et avec les objectifs de la transition énergétique :
 - Repenser l'aménagement et l'urbanisme des courtes distances, pour que les services soient accessibles à pied ou à vélo.
 - Moderniser et revaloriser les infrastructures de transport pour réduire la dépendance à la voiture individuelle.



- Soutenir les innovations dans les territoires peu denses : covoiturage, partage, transport à la demande, auto stop sécurisé, mobilités actives, intermodalités...
- Renforcer l'information multimodale interrégionaux et à l'échelle européenne.
- Accompagner les ménages et les entreprises par des incitations réglementaires et fiscales.

Les mesures :

- Bâtir des villes à basses émissions où la place de la voiture est diminuée, où la vitesse de circulation est limitée à 30km/h et le stationnement en voirie est maîtrisé.
- Moratoire sur les zones commerciales de périphérie.
- Les AOM et les Régions doivent se fixer des objectifs chiffrés de réduction de l'accidentologie, de la pollution de l'air, du bruit, des émissions de gaz à effet de serre... et un calendrier de réalisation de ces objectifs.
- Réduire les vitesses de circulation automobile qui ont une incidence directe sur l'étalement urbain, sur l'ensemble du territoire.
- Conditionner l'installation d'équipements/ les nouvelles constructions à la présence à proximité d'arrêts de transports satisfaisants ; les aides de type éco PTZ à l'accès aux transports en commun.
- Pour réduire les distances à parcourir, une autre approche pourra consister à faciliter réglementairement l'accession à un logement proche de son emploi par des aides supplémentaires dont les montants seraient conditionnés aux dépenses quotidiennes de mobilité ou à l'accès à une offre alternative à la voiture individuelle.

Pour en savoir plus : « [Les solutions de mobilité soutenable en milieu périurbain et rural](#) » FNH-RAC, 2014.



5. Passer de la « prime à la casse » à la « prime à la mobilité »

La FNH propose de faire évoluer la prime existante selon un calendrier fixé sur 3 ans, vers une prise en compte de l'évolution des usages et une plus grande équité sociale. Pour cela la FNH propose que cette prime permette :

- Le remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule à faibles ou très faibles émissions ;
- L'abandon d'un véhicule thermique pour un ou plusieurs vélos à assistance électrique (fonction du nombre de personnes dans le ménage) ;
- L'abandon d'un véhicule thermique en échange d'un bouquet de services de transport (transports en commun, autopartage...).
- De prendre en compte le critère supplémentaire du poids des véhicules.

6. Un plan de modernisation du ferroviaire

Le manque d'ambition pour le ferroviaire, et en particulier pour le réseau secondaire, depuis de trop nombreuses années engendre un report du trafic sur la route, qui va de pair avec une augmentation de la pollution de l'air et des émissions des gaz à effet de serre. La FNH attend de la mission Spinetta, lancée par le gouvernement qu'elle permette de reconsidérer le potentiel écologique (son faible niveau d'émission de GES au km/voyageur) et économique du train. Parce qu'il est un vecteur de développement pour les territoires, d'accessibilité, c'est en effet un acteur économique majeur.

Les mesures

1. Un plan de modernisation et de re-génération du train classique :

A 160 voire 200km/h, le train « classique » a toute sa place dans un futur écologique, décarboné, désirable : trains low cost ou haut de gamme, de jour et de nuit, nationaux et transfrontaliers, tourisme ferroviaire, maillage intermodal, correspondances fiabilisées, gestion décentralisée... le train doit continuer de relier les territoires entre eux, et d'ouvrir les portes de l'Europe à tous.

- Assurer la pérennité des dessertes ferroviaires sur les lignes dites « petites » avec



des normes d'infrastructures différentes des lignes grandes vitesses permettant une baisse des coûts de maintenance, avec un niveau de sécurité identique.

- Moderniser le réseau : au-delà de sa remise en état, il peut être en pointe technologiquement, fonctionnel et innovant. L'électrification doit être poursuivie pour les Corail Intercités notamment.
- Renforcer de l'offre et des services de trains Intercités de nuit et de jour de manière qualitative et quantitative (cadencement et optimisation des correspondances pour favoriser l'intermodalité mais aussi services à bord comme le transport de vélo).
- Valorisation et modernisation des liaisons transfrontalières.

2. La valorisation des gares

- Faire des gares des lieux de l'intermodalité et de l'écomobilité, disposants de nouveaux services favorisant la mobilité. Par exemple déploiement de 200 000 places de stationnement en gare dans les 5 ans.
- Revaloriser les étoiles ferroviaires, en densifiant autour des gares périurbaines, y compris pour lutter contre l'étalement urbain.
- Accélérer la réalisation de l'accessibilité en autonomie des gares et des trains pour les personnes à mobilité réduite.
- Assurer une présence humaine dans les gares.

Fondation Pour La Nature Et L'homme (FNH)

Créée en 1990 par Nicolas Hulot, la FNH est aujourd'hui présidée par Audrey Pulvar. Elle s'est donné pour mission de proposer et d'accélérer les changements de comportements individuels et collectifs, en faisant émerger et en valorisant, des solutions en faveur de la transition écologique de nos sociétés. Pour y parvenir, La fondation mène en toute indépendance un travail de prospective et de plaidoyer, elle fait émerger et accompagne les acteurs du changement et mobilise le grand public.